1972 மார்ச் 28]

இவர் அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். போக்குவரத்து ஆணையாளருக்கு உதவியாக இரு போக்குவரத்துத் துணை ஆணையாளர்களும், இரண்டு உதவிச் செயலாளர்களும் உள்ளனர். மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகச் செயல்படுகின்றனர். அவர்களுக்கு வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவி புரிகின்றனர். இவ்வலுவலர்கள் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கு செயலாளர்களுமாவர். சென்னை மாநகரில் காவல்துறைக் கமிஷனர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல்படுகின்றார். இவருக்குக் காவல்துறை (போக்குவரத்து—உரிமம் வழங்கல்) துணைக் கமிஷனர் செயலாளராக உள்ளார். போக்குவரத்து உதவி ஆணையாளர் கூட்டுச் செயலாளராக உள்ளார். மாநகரில், செயலாளரும் கூட்டுச் செயலாளரும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாகப் பணியாற்றுகிறார்கள். தமிழ்நாடு 1931 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரி விதிப்பு) சட்டம் ஆகியவற்றின் கீழ் வரி வசூலிப்பை முனைப்பாக்குவதில் காவல்துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரியும் பொருட்டும், 1939-ஆம் ஆண்டு மேட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிர்வகிப்பதற்கும், போக்குவரத்துத் துறை உதவி ஆணையாளர் காவல் துறைக் கமிஷனருக்கு உதவி புரிகிறார்.

### 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்திற்குத் திருத்தங்கள்.

1969-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் திருத்தச் சட்டம் (மத்திய சட்டம்) 1970-ல் செயலுக்கு வந்தது. இச்சட்டம் இயற்றப்பட்டதன் விளைவாக, ஒரு நபர் தலைமையிலான போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், ஒரு நபர் தலைமையிலான வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் ஆகியவற்றின் அமைப்பையும், அரசுப் போக்குவரத்து மேல் முறையீட்டு நடுவர் நீதி மன்றங்கள் இரண்டின் தற்போதைய செயல் முறையையும் இம்மாநில அரசு மாற்ற வேண்டி வந்தது. ஆனால், முன்பிருந்த நிலையே மாநிலத்துக்குப் பயனளிப்பதாயிருந்தது. ஆகவே, அந்த நிலையிலேயே மேற்படி அதிகார மன்றங்களைத் தொடர்ந்து நீடித்து

[1972 மார்ச் 28

வர அரசு விரும்பியது. அதன்படி, இதற்கென 1971-ல் மாநிலச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டு 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 44 (2), 64 (2) பிரிவுகள் தகுந்தவாறு திருத்தப்பட்டன. இதனால், புதிய பேருந்து வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதிலும், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலாகப் பேருந்துகள் விடுவதிலும் உள்ள நெருக்கடியை நீக்க ஏதுவாகும். இம் மாநிலத்திற்குத் தமிழ்நாடு என்று பெயர் மாற்றியிருப்பதைக் குறிக்கும் வகையில் TM.TN, வரிசைகளிலான புதிய பதிவுக் குறியீடுகள் தமிழ்ப் புத்தாண்டு நாளான 14—4—1971 முதல் பயன்படுத்தப்பட்டன.

**பயணிப் பேருந்துகளுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல்.** பேருந்து போக்குவரத்து வசதிகளின் மேம்பாடு கீழ்க்காணும் வழிகளில் தொடர்ந்து நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றது :—

(1) புதிய பேருந்து வழித்தடங்களுக்கு அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குதல், ஏற்கெனவேயுள்ள வழித்தடங்களில் கூடுதலான பேருந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டு வழங்குதல் மூலம் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையைப் பெருக்குதல் ;

(2) பேருந்துகளின் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தலும், தற்போதுள்ள வழித்தடங்களை நீட்டித்தலும் ;

(3) தற்போதுள்ள வண்டிகளுக்குப் பதிலாக இருக்கைகள் அதிகமுள்ள பெரிய வண்டிகளை விடுவதன் மூலம் இருக்கைகளின் எண்ணிக்கையை உயர்த்துதல். 31-12-1970, 31-12-1971 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.—

31—12—1970 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை —8,016.

31—12—1971 அன்றுள்ளபடி பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை —8,992.

பேருந்து உரிமங்கள் வழங்குவதில் மாற்றங்கள் செய்வதனால் மட்டும் பொதுமக்களின் தேவைகளைச் சரிகட்ட முடியாது; அதே சமயத்தில் ஆண்டுத் திட்ட இலக்காகிய 10 சதவீத உயர்வினை இயன்றவரை எய்தவும் வேண்டும். ஆகவே, பயணிகளின் பயனுக்காகப் பயணிப் பேருந்துகளுக்குப் புதிய அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்குவதில் தாராளமானக் கொள்கையைப் பின்பற்றுமாறு

1972 மார்ச் 28]

எல்லா வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளுக்கும் கட்டளைகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகளுக்கான அனுமதிச் சீட்டுக்களைப் பொறுத்த மட்டில் ஏகபோக உரிமையைத் தடுக்கவும், புதிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் குறைந்த பேருந்துகளை உடைய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் வாய்ப்பளிக்கவும், பேருந்துகள் அதிகமாக வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்கள் சிலரிடம் பேருந்து அனுமதிச் சிட்டுகள் குவிந்திருப்பதைத் தவிர்க்கவும், பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளின் பேரளவு எண்ணிக்கையை வரையறுத்து சட்டம் ஒன்றை அரசு இயற்றியது. இச் சட்டத்தின்படி, பேருந்து உரிமையாளர் ஒருவர் 10 (பத்து) அனுமதிச் சீட்டுகளே வைத்துக் கொள்ளலாம். இதற்கு மேற்பட்டு வைத்திருக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகளை, அவற்றை வழங்கிய வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்திடமே ஒப்படைத்து விட வேண்டும். பேருந்து உரிமையாளருக்கு நன்மை பயக்கக் கூடியதாயிருக்கிற வழித்தடங்கள் குறித்த அனுமதிச் சீட்டுகளை அவர்கள் தங்களிடமே வைத்துக் கொண்டு ஏனையவற்றைத் திருப்பிக் கொடுக்க அவர்களுக்கு விருப்ப உரிமை அளிக்கப்பட்டது. எனினும், இச்சட்டத்தின் செல்திறனை எதிர்த்து உயர் நீதி மன்றத்தில் சிலர் ரிட் மனுக்களைப் பதிவு செய்தனர். இவற்றை விசாரித்துத் தீர்ப்பளிக்கும் வரை, இச்சட்டத்தின் விதித்துறைகளின்கீழ் மேற்கொண்டும் நடவடிக்கை எடுப்பதற்கு உயர்நீதி மன்றம் தடை விதித்துள்ளது. எனவே, பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் மீது உச்ச வரம்பு விதித்துக் கொண்டு வரப்பட்ட இச் சட்டத்தின் விதித்துறைகளை முற்றிலும் செயல்படுத்த முடியவில்லை. ரிட் மனுக்கள் குறித்து விரைவில் தீர்ப்பளிக்கப்படுமென்றும், பேருந்து உரிமையாளர்கள் திருப்பிக் கொடுக்கும் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் பெற்றுக் கொண்டு ஏனையோருக்கு பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளை வழங்கும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. பயணிப் பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகளின் உடைமை குறித்து உச்ச வரம்பு விதிக்கும் சிறப்பான இந்த நடவடிக்கையை மேற்கொண்ட பெருமை நாட்டிலேயே தமிழ்நாடு அரசுக்கு மட்டுமே உரியதாகும். பேருந்து உரிமையாளர்கள் சுமார் 50 பேர் இந்த உச்ச வரம்புச் சட்டத்தின்கீழ் வருவர். இதனால் சுமார் 431 பயணிப்

[1972 மார்ச் 28

பேருந்து அனுமதிச் சீட்டுகள் கிடைக்கும். குறைந்த பேருந்து களை வைத்துள்ள பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும், புதிய பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கும் இவை வழங்கப்படும்.

இதுவரை மாநிலங்களுக்கிடையேயான பேருந்து வழித்தடங் களில் ஓடும் பேருந்துகளைப் பொருத்த மட்டில், அனுமதிச் சீட்டு கள் வழங்குதல், அவற்றைப் புதுப்பித்தல் பணியை அந்தந்த வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் கவனித்து வந்தன. ஆயினும், அலுவல்களை விரைவாகச் செய்து முடிக்கவும், ஒருமுகமான நடைமுறையைப் பின்பற்றவும், மாநிலங்களுக் கிடையேயான வழித்தடங்களில் பேருந்து விடுவது குறித்து அரசுப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம் கவனிக்கும் என்று அரசு கட்டளையிட்டுள்ளது.

நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து.

நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையில் மாறுதல் ஏதும் இல்லை. அது கீழ்க்கண்ட வகையைச் சேர்ந்த பேருந்து வழித்தடங் களுக்குப் பொருந்தும்.—

(1) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலுமுள்ள சாதாரணப் பேருந்துப் பணி, விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங் கள்;

(2) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித் தடங்கள் அனைத்தும்;

(3) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியா குமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக் கொள்கை படிப்படியாக நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது. இவ்வழித்தடங்களில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடி முடிவடையும்போது (மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித்தடங்கள் உட்பட) இந்த வழித் தடங்கள் அரசால் மேற்கொள்ளப்படு

1972 மார்ச் 28]

கின்றன. இக் கொள்கை செவ்வையாகவும் உரிய காலத்திலும் செயல்படுத்தப்படுவதற்காக, மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் சில விதித் துறைகள் திருத்தப்பட்டுள்ளன.

ஐம்பதும் அதற்கு மேற்பட்ட பேருந்து வழித்தட அனுமதிச் சீட்டுகளை வைத்திருக்கும் பேருந்து நிறுவனங்கள் நாட்டுடைமை யாக்கப்பட்டன. இது 1971-ஆம் ஆண்டில் சாலைப் போக்குவரத்துத் தொழிலில் மேற்கொண்ட இன்றியமையாத நடவடிக்கையாகும்.

இந்த கொள்கை முடிவை யொட்டி, தமிழ் நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் 4—12—1971-ல் குடியரசுத் தலைவரின் இசைவைப் பெற்றது. இச் சட்டத்தின் கீழ் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளை நிர் வகிக்க பொதுக் (பொறுப்பு வரையறுக்கப்பட்ட) கம்பெனிகள் மூன்று தனியே அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை தவிர, சென்னை மாநகரின் பெரும் பகுதியிலும், செங்கற்பட்டு மாவட்டத்திலும் பேருந்துகளை இயக்குவதற்காக பொதுக் (பொறுப்பு வரையறுக் கப்பட்ட) கம்பெனி ஒன்று தனியாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இப்பேருந்துகள் முன்னர் அரசு போக்குவரத்துத் துறையினால் இயக்கப்பட்டு வந்தன. இந்த நான்கு கம்பெனிகளும் ஏற்கெனவே செயல்படத் தொடங்கியுள்ளன.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட போக்குவரத்து செயல்படுவது குறித்து விரிவான ஆய்வுரை ஒன்று பேரவையில் வைக்கப்படும்.

சரக்கு வண்டிகள்.

வளர்ந்து வரும் வர்த்தகத்திற்கும், வாணிபத்திற்கும் ஏற்ப வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளால் வாடகை லாரி களுக்கும், தனியார் லாரிகளுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. வாடகை லாரிகளைக் கொண்டு வந்து காண்பித்தவுடன், முறையான அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படும் வரையில், அவற்றிற்கு தற்கா லிகமாக அனுமதிச் சீட்டுகள் உடனடியாக வழங்கப்படுகின்றன. 1-1-1971 முதல் 31-12-1971 வரையுள்ள கால அளவில் 1,336 சரக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன. தென் மாநிலங்களில் சரக்கு வண்டி போக்குவரத்துத் தடையின்றி நடைபெற வகை செய்யும்

[1972 மார்ச் 28

நோக்குடன் இம் மாநிலத்தில் உள்ள லாரிகளுக்கு பொது மாநில அனுமதிச் சீட்டுகள் (Composite Permits) வழங்கப்படுகின்றன இந்த அனுமதிச் சீட்டுகள் கேரளா, மைசூர், ஆந்திரப் பிரதேசம், மகாராஷ்டிராம் ஆகிய மாநிலங்களிலும் மேலொப்பம் இல்லாமலேயே செல்திறன் உள்ளவையாகும்.

## ஒப்பந்த வண்டிகள்.

வாடகை கார்களுக்கும், சுற்றுலா வாடகை கார்களுக்கும் மாநிலம் முழுவதிலும் தாராளமாக அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப் படுகின்றன. சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கு வசதியாக இருக்கும் பொருட்டு, புதிய அம்பாசடர் கார்களுக்கும், இறக்குமதி செய்யப் பட்ட கார்களுக்கும் 'சுற்றுலா வாடகை காருக்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகள்' ( Tourist taxi permits ) அரசுப் போக்குவரத்து அதிகாரியால் மட்டுமே வழங்கப்படுகின்றன. 1970, டிசம்பர் 31-ஆம் நாள் அன்றுள்ளபடியும். 1971, டிசம்பர் 31-ஆம் நாள் அன்றுள்ள படியும், ஒப்பந்த வண்டிகளுக்குரிய அனுமதிச் சீட்டுகளையுடைய வண்டிகளின் எண்ணிக்கை கீழே உள்ள விவர அறிக்கையில் காட்டப்பட்டுள்ளது:—

| | வாடகைக் கார்கள். | சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள். | ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள். | தனிப்பட்ட இசைவுத் பேருந்துகள். | இறப்பு வசதிப் பேருந்து கள். |
|---|---|---|---|---|---|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) |
| 1970, டிசம்பர் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளபடி. | 8,022 | 686 | 1,890 | 267 | 27 |
| 1971, டிசம்பர் 31-ஆம் நாளன்றுள்ளபடி. | 7.980 | 963 | 2,138 | 204 | 28 |

1972 மார்ச் 28]

## ஆலோசனைக் குழுக்கள்.

(1) சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த பொருள்கள் பற்றி அரசுக்கு ஆலோசனை கூற, அரசுப் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பு வகிக்கும் அமைச்சரைத் தலைவராகவும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பேருந்து போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளோரின் பிரதிநிதிகளை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்ட, "அரசுப் போக்கு வரத்துத் துறை ஆலோசனைக் குழு" ஒன்று உள்ளது. இக்குழு மாற்றி அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(2) மாவட்ட அளவில், சாலைப் போக்குவரத்துத் தொடர்பானவற்றில் வளர்ச்சி மன்றங்கள் அரசுக்கு ஆலோசனை கூறுகின்றன.

(3) போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டையும், போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பையும் ஒட்டிய எல்லா நடவடிக்கைகளையும் கவனிப்பதற்காகத் "தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு" என்னும் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மாவட்டத்திலும் "மாவட்டச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு" ஒன்று உள்ளது. சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகரச் சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக் குழு என்ற தனிக்குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. பற்பல சாலைப் பணிகளின் பொறுப்பேற்றுள்ள பல்வேறு நிறுவனங்களின் நடவடிக்கைகளை ஒருங்கிணைக்கும் பொருட்டு மாநகரச் சாலைகள் மேம்பாட்டு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் ஒருங்கிணைப்புத் துணைக்குழு ஒன்றும் அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(4) சென்னை மாநகரில், சென்னை மாநகர் விரிவுப் பகுதி சாலை மேம்பாடு போக்குவரத்துத் திட்டக்குழு ஒன்றும் செயல்பட்டு வருகிறது.

1971-ஆம் ஆண்டில், சென்னை மாநகர் விரிவுப் பகுதி சாலை மேம்பாடு-போக்குவரத்துத் திட்டக்குழுவின் கூட்டம் ஒன்றும், தமிழ் நாட்டுச் சாலை மேம்பாடு-போககுவரத்துத் திட்டக்குழுவின் கூட்டம் ஒன்றுமாக இரண்டு கூட்டங்கள் நடைபெற்றன.

[1972 மார்ச் 23

## வரி விதிப்பு.

இந்திய அரசினல் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ள பாதுகாப்பு முயற்சிகளுக்கு உதவும் வகையில் கூடுதல் நிதி வாயில்களைத் திரட்டவும், இம்மாநிலத்தின் வளர்ச்சி வேகத்தைப் பேணி வரவும், 1—1—1972 முதற்கொண்டு, ஸ்கூட்டர்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், மோட்டார் கார்கள் மீதான வரி 10 சதவீதம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தனிப்பட்ட சீர் வசதிகளைக் கொண்டுள்ள ஒப்பந்தப் பேருந்துகளைப் ( Omni buses ) பொறுத்தவரையில், 1—1—1971 முதல் வரி விதம் காலாண்டுக்கு இருக்கை ஒன்றுக்கு ரூ. 100-ஆக உயர்த்தப்பட்டுள்ளது.

## கட்டணங்கள்.

1—10—1971 முதற்கொண்டு, பேருந்துக் கட்டணம் கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 3 காசு என்ற ஒரே சீரான விதத்தில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. தொடர்புள்ள அனைவரின் வசதிக்காகவும், பயனுக்காகவும் கட்டணம் அடுத்து உயர்வான 5 காசின் மடங்கிற்கு முழுமைப்படுத்தப்பட்டது. இயக்குதல் முதலியவற்றின் செலவு உயர்ந்துள்ளதை முன்னிட்டு, சிறு வாடகைக் கார்கள், நடுத்தர வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றின் கட்டணத்தில் 25 சதவீத உயர்வுக்கு 10—6—1971 முதற்கொண்டு அனுமதிக்கப்பட்டது. அதன் மூலம் இந்த வண்டிகளின் உரிமையாளர்கள் போக்குவரத்துப் பணியைச் சிக்கனமான முறையில் நடத்தவும், பயணஞ்செய்யும் பொதுமக்கள் பெருமளவுக்குப் பயனடையும் விதத்தில் அவர்கள் வண்டிகளை இயக்கவும் வசதி செய்யப்பட்டது.

## வருவாய்.

1971-72-ல் கட்டணவீதங்களில் உயர்வு எதுமில்லை. தமிழ்நாடு 1931-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டத்தின்கீழ் 1—4—1971 முதற்கொண்டு 30—11—1971 வரை ரூ. 11.80 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. தமிழ்நாடு 1952-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்-சரக்குகளின் மீது வரி விதிப்பு) சட்டத்தின் கீழ் 30—11—1971 முடிய ரூ. 2.97 கோடி வருவாய் கிடைத்தது. கட்டணங்கள் முதலியவற்றைப் பொறுத்தவரையில், 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின்

*1972 மார்ச் 28]*

கிழ் ரூ. 1.62 கோடி வருவாய் கிடைத்தது 1970-71-ல் ரூ 21,83 கோடி வருவாய் கிடைத்திருக்க, 1971-72-ல் ரூ. 22.80 கோடி மொத்த வருவாய் கிடைக்குமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

## பொது.

அண்மை ஆண்டுகளில் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரே சீரான முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
28 JUL 1972
MADRAS
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

## தமிழ்நாடு சட்டப் பேரவை

**புதன்கிழமை, 1972 மார்ச் 29.**

TAMIL NADU LEGISLATURE LIBRARY
28 JUL 1972
MADRAS

---

சென்னை செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள சட்டப் பேரவை மண்டபத்தில் காலை 9 மணி அளவில் மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் திரு கே. எ. மதியழகன் அவர்கள் தலைமையில் பேரவை கூடியது.

### 1. வினாக்கள்—விடைகள்.

### வெள்ளிக் குறியிட்ட வினாக்கள்.

*Katcha Thivu*

***764** *Q.*—THIRU N. K. PALANISWAMY: Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state whether the Government received any communication from the Centre regarding the resolving of the dispute between our Country and Ceylon on the possession of Katcha Thivu near Tamil Nadu ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : இத் தகராறைத் தீர்ப்பது குறித்து இந்திய அரசிடமிருந்து இறுதியான முடிவு எதும் பெறப்படவில்லை. இது இன்னும் இந்திய அரசின் நாட்டத்தில் இருந்து வருகிறது.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : தலைவர் அவர்களே, கச்சத் தீவு நம் நாட்டுக்குச் சொந்தம் என்பதற்கான ஆதாரங்களைத் திரட்டி இந்தச் சர்க்கார் மத்திய சர்க்காருக்கு அனுப்பியதா ? அப்படி யென்றால், கச்சத் தீவு இலங்கை தேசத்தைச் சேர்ந்தது என்று அவர்கள் சொல்வதற்குக் காரணம் என்ன ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, ஆதாரங்கள் எல்லாம் நிறைய இருக்கின்றன. இவைகளை யெல்லாம் ஆய்வு செய்வதற்கு ஒரு குழுவை அனுப்புவதாக மத்திய அரசு தெரிவித்திருக்கிறது. அது வரையில் இதுபற்றி முரண்பாடான எந்தக் கருத்துக்களும் ஒருவருக்கொருவர் பரிமாறிக் கொண்டிருக்கக் கூடாது என்ற அறிவிப்பையும் மத்திய அரசு ஏற்கனவே பிறப்பித்திருக்கிறது.

திரு. நா. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, ஆதாரங்கள் நிறைய இருக்கின்றன என்று முதலமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இராமனாதபுரம் இராஜாக்களெல்லாம் அங்கே ஆண்டதாக வரலாறே இருக்கிறது. அப்படியிருக்கும்போது, சமீபத்தில் இலங்கை அரசு அங்கே " ஆர்மி " போன்றவைகளை நிறுத்தி நம்முடைய போக்குவரத்தைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்திருப்பதாகப் பத்திரிகைகளில் செய்தி வந்திருந்ததே அதைப்பற்றி மத்திய அரசுக்கு நம்முடைய அரசு சுட்டிக் காட்டி, கச்சத் தீவை நம்முடைய நாட்டுக்கு மீட்டுக் கொடுக்க நடவடிக்கை எடுக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : எல்லா விவரங்களும் மத்திய அரசுக்கு சென்று கொண்டுதான் இருக்கின்றன. இதில் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டிய முழுப் பொறுப்பும் மத்திய அரசைச் சேர்ந்ததாக இருக்கிறது. நாம் கச்சத் தீவைக் குறித்த நியாயமான விவகாரங்களை மத்திய அரசிக்குத் தெரித்வித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.